

El tren trasandino, ¿por Los Andes o por El Maule?

Desde Mendoza, capital de la pujante provincia argentina de Cuyo, llegan noticias de reactivación del llamado Proyecto de Tren Trasandino, en alusión al antiguo tren Mendoza Los Andes, de comienzos del siglo pasado, pero esta vez identificando un nuevo punto de destino el paso El Planchón Vergara, en nuestra Región del Maule. En efecto, se trata del paso que une la comuna de Romeral, en la provincia chilena de Curicó, con el municipio de Malargüe, perteneciente a la zona sur de la provincia argentina de Cuyo. El destino final del nuevo tren trasandino serían los puertos chilenos de San Antonio y Valparaíso.

Los portales, principalmente argentinos, recogen diferentes informaciones asociadas a esta reactivación del proyecto de tren trasandino, se habla de una inversión de 4.000 millones de dólares, lo que representa 4 veces el puente sobre el Canal Chacao, la mitad del costo estimado en la ampliación de la red de metro en Santiago y un costo similar al proyectado para el tren rápido de Santiago a Valparaíso.

Por otra parte, se destaca el 30% de ahorro en los costos en la logística de transporte de alimentos y minerales desde argentina a los puertos chilenos, y la reducción significativa en los días necesarios para llevar mercaderías desde San Juan y Mendoza a los puertos del Pacífico. Esto haría más competitivas las exportaciones de Argentina destinadas a los mercados asiáticos y potenciaría el uso de la infraestructura portuaria y aduanera chilena.

Es indudable que un proyecto de esta naturaleza transformaría a la Región del Maule en nodo logístico de primera importancia en el tránsito de mercaderías internacionales. Sin embargo, en Chile no ha habido reacciones oficiales, salvo el entredicho entre José Antonio Arellano, actual alcalde de Romeral, quien ha señalado que el proyecto no tiene prioridad para Chile y el ex alcalde de dicha comuna, Carlos Vergara, que se ha declarado impulsor del proyecto.

Frente a estas iniciativas de gran envergadura que trascienden con creces los ámbitos de decisión local, e incluso regional, sería bueno al menos una instancia formal de análisis y evaluación de la propuesta para lograr una mirada oficial desde el territorio chileno, mal que mal el proyecto involucra necesariamente a dos países hermanos y no puede haber corredores bioceánicos definidos e impulsados de manera unilateral.

Es en este tipo de materias, donde las autoridades locales y regionales deben actuar de manera coordinada para instalar



GERARDO MUÑOZ RIQUELME
Abogado PUCV y Magister en Gerencia y Políticas Públicas UAI

“Es en este tipo de materias, donde las autoridades locales y regionales deben actuar de manera coordinada para instalar los temas en la agenda pública, con una sola voz”.

los temas en la agenda pública, con una sola voz. Por ejemplo, en la vecina Región de O'Higgins, con el respaldo y el aval del Gobierno Regional, se avanza en los estudios de diseño de un nuevo túnel de baja altura, de 12 a 13 kilómetros de extensión, que permita habilitar un nuevo paso internacional en el sector Las Leñas. Esta nueva ruta terrestre representaría una competencia directa a nuestro Paso Internacional Pehuenche.

Enfrentados a estos grandes desafíos, especialmente aquellos asociados al destino de la región y con alto impacto en productividad, desarrollo y generación de empleo, algo tenemos que decir.

Resulta evidente que, sin una estrategia común, que permita alzar una sola y fuerte voz que promueva y defienda los sueños de la Región del Maule, no será posible obtener apoyos desde el nivel central. En un país como Chile, de larga tradición centralista, sin contrapeso de las regiones, sin proyectos y sin propuestas, seguirán siendo prioritizadas las nuevas líneas del tren subterráneo de Santiago o los trenes de cercanía de la región Metropolitana, como el Tren Melipilla Santiago y, en definitiva, como tantas veces, los proyectos de regiones seguirán esperando eternamente por una priorización.